



# Projet MOTIV'AIR

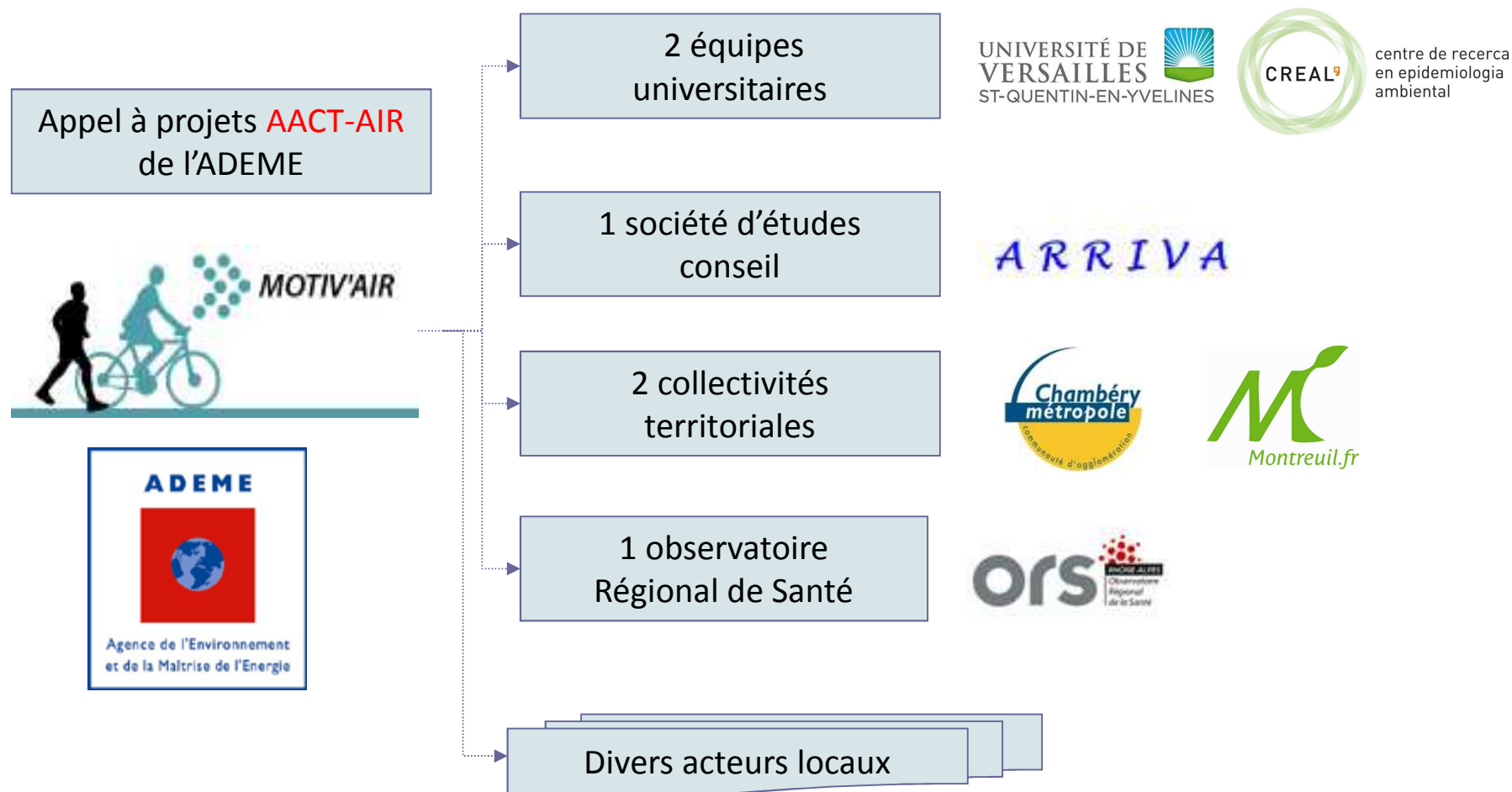
Un outil au service de l'amélioration de la qualité de l'air et de la promotion des modes actifs

Corinne Praznocy<sup>1,2</sup>, Paola Merten<sup>1,2</sup>, Yorghos Remvikos<sup>2</sup>  
<sup>1</sup>ARRIVA, <sup>2</sup>Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines



centre de recherche  
en épidémiologie  
ambiantale

# MOTIV'AIR – Partenaires



# MOTIV'AIR - Objectifs

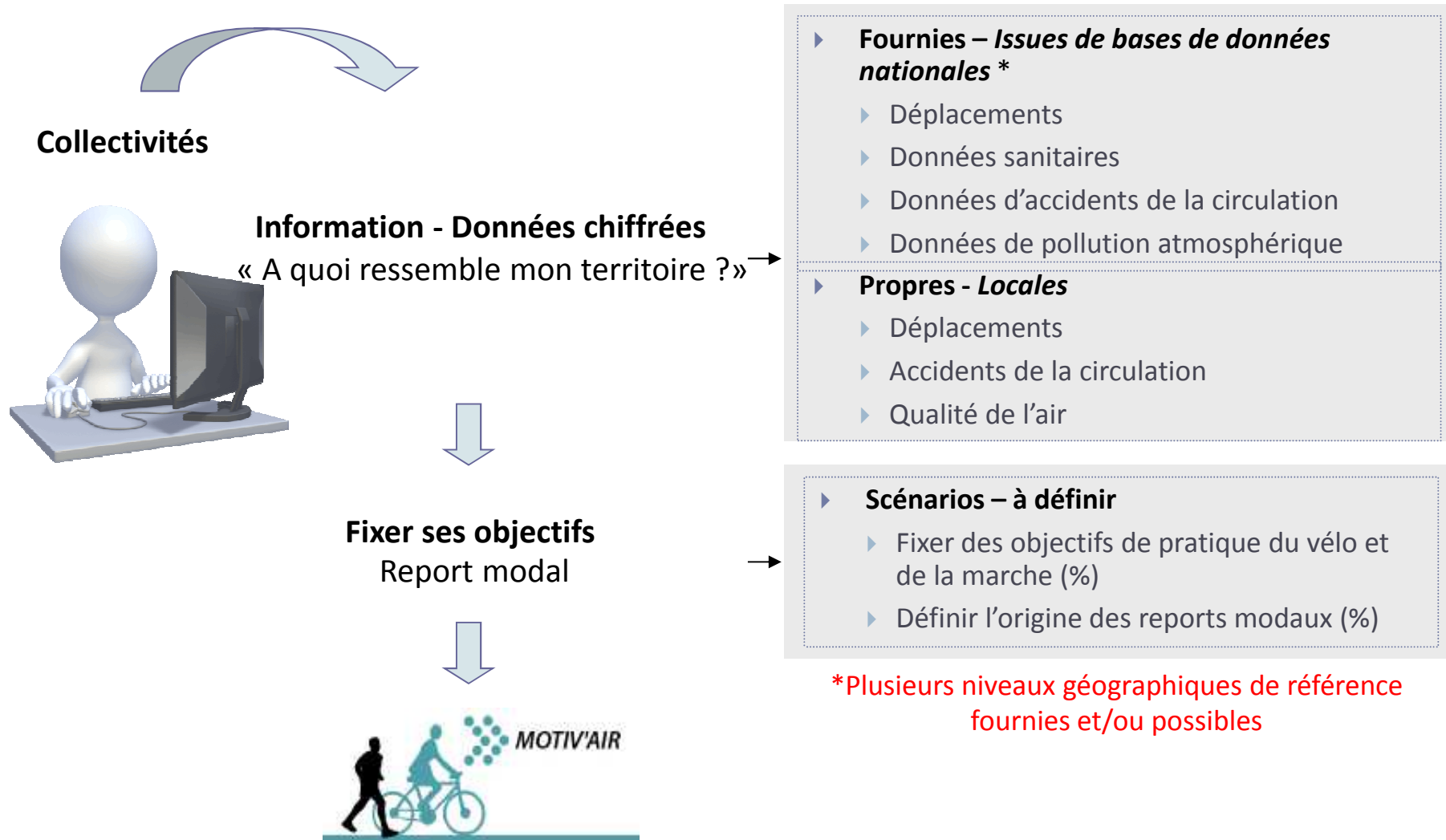
---

Construire avec les collectivités territoriales participantes un outil **web** paramétrable et simple, permettant l'évaluation des bénéfices et des risques des politiques favorisant la marche et le vélo



- ✓ apporter des éléments de décision
- ✓ servir de support à l' action

# MOTIV'AIR – Fonctionnement



# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 1



Projet MOTIV'AIR  
Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air

Etape 1 Etape 2 Etape 3 Etape 4 Etape 5 Etape 6 Etape 7 Résultats

>>> Etape 1 : Les données de votre territoire...

Cette première étape va permettre de définir le périmètre de l'évaluation de Motiv'Air : nom du territoire, appartenance géographique et population. La notion de territoire dans Motiv'Air est générale. Elle comprend les territoires comme les collectivités territoriales ou leurs groupements, mais peut également s'entendre comme le territoire d'une entreprise importante, d'une administration ou de tout autre périmètre pertinent. Cependant, pour des raisons statistiques, les résultats calculés par Motiv'Air sur un territoire avec une population inférieure à 10 000 habitants sont à interpréter avec une extrême précaution. Télécharger le mode d'emploi de l'étape 1

Par ailleurs, Motiv'Air est destiné à une population âgée de 15 ans ou plus.

Votre territoire...

Nom du territoire \*  ⓘ

Région du territoire \*  ⓘ

Département du territoire  ⓘ

Nombre d'habitants \*  ⓘ Source des données ?  ⓘ

Nombre d'habitants de 15 ans et plus \*  ⓘ Source des données ?  ⓘ

\* champs obligatoires

ACCUEIL ⓘ PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE

© 2014 - ORS Rhône-Alpes - ARRIVA - Contact

[www.projetmotivair.org](http://www.projetmotivair.org)

# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 2



**Projet MOTIV'AIR**  
Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air



**Projet MOTIV'AIR**  
Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air

Etape 1 **Etape 2** Etape 3 Etape 4 Etape 5 Etape 6 Etape 7 Résultats

**>>> Etape 2 : Les déplacements dans votre territoire...**

L'estimation des caractéristiques et de la structure des déplacements dans votre territoire est nécessaire pour évaluer les effets des politiques favorisant la marche et le vélo.

Vous avez le choix dans cette étape entre l'utilisation des données fournies dans Motiv'Air ou l'utilisation de vos propres données. [Télécharger le mode d'emploi de l'étape 2](#)

Possédez-vous des données locales de déplacement ? \*  OUI  NON

---

A quel niveau géographique voulez-vous vous référer ? \*

Zone d'études et d'aménagement du terr. Ile-de-France

**\* champs obligatoires**  
**Attention : Quand vous rentrez un chiffre décimal, le séparateur décimal doit être un point et non une virgule.**

ETAPE PRECEDENTE PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE

© 2014 - ORS Rhône-Alpes - ARRIVA - Contact

ADEME UNIVERSITÉ DE VERSAILLES OVSQ ARRIVA ors CREAL centre for research in environmental epidemiology Chambéry métropole Mantreuil.fr

[www.projetmotivair.org](http://www.projetmotivair.org)

ETAPE PRECEDENTE PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE

# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 3

## >>> Etape 3 : Votre scénario...

Cette étape est l'une des plus importantes de Motiv'Air. C'est en effet sur vos objectifs d'évolution de la pratique du vélo et de la marche que l'évaluation va se faire.

Selon ces objectifs et l'origine des transferts entre différents modes de transports (report modaux vers la marche et le vélo), Motiv'Air va calculer la différence entre la situation actuelle dans votre territoire et la situation si l'objectif que vous visez est atteint. [Télécharger le mode d'emploi de l'étape 3](#)

Pour que l'évaluation soit efficace, nous vous conseillons de travailler sur des objectifs réalistes au vu de votre contexte territorial. Vous pouvez cependant utiliser plusieurs fois Motiv'Air et ainsi faire plusieurs évaluations, que vous pourrez ensuite comparer (par exemple un scénario « réaliste » et un scénario « idéal »).

### Parts modales actuelles des déplacements

Marche à pied	32,0%
Vélo	2,2%
Deux-roues motorisés	2,1%
Transports collectifs	20,7%
Voiture	43,0%
Autres modes	0,0%

Souhaitez-vous utiliser Motiv'air pour le vélo ? \*  OUI  NON

Souhaitez-vous utiliser Motiv'air pour la marche ? \*  OUI  NON

### Vos objectifs pour le vélo...

Part modale du vélo (en %) \*  i

Souhaitez-vous utiliser les transferts modaux fournis par Motiv'Air ? \*  OUI  NON i

- Report des automobilistes (en %) \*  i

- Report des 2 roues-motorisés (en %) \*  i

- Report des usagers des transports en commun (en %) \*  i

- Report des piétons (en %) \*  i

### Vos objectifs pour la marche...

Part modale de la marche (en %) \*  i

Souhaitez-vous utiliser les transferts modaux fournis par Motiv'Air ? \*  OUI  NON i

- Report des automobilistes (en %) \*  i

# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 4



**MOTIV'AIR**  
Projet MOTIV'AIR  
Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air

Etape 1 Etape 2 Etape 3 **Etape 4** Etape 5 Etape 6 Etape 7 Résultats

**>>> Etape 4 : La santé dans votre territoire...**

Gérer les déplacements est devenu un enjeu sanitaire important. Selon le moyen de transport choisi, des risques et des bénéfices individuels et collectifs seront générés. L'estimation de ces risques et bénéfices se fait grâce à des indicateurs tels que la mortalité par exemple. En France, on constate des disparités en matière de santé selon les territoires. Dans cette étape, vous allez devoir définir quelles sont les données qui seront utilisées.

Si dans les étapes précédentes votre choix s'est porté sur un périmètre national, régional ou départemental, ce sont automatiquement les données de ce périmètre qui seront utilisées.

Par contre, si votre évaluation porte sur un périmètre infra-départemental, vous pouvez sélectionner soit les données sanitaires départementales, soit les données de l'une des communes de plus de 10 000 habitants du département sélectionné. En effet, pour des raisons statistiques, seules les données des communes de plus de 10 000 habitants sont disponibles au niveau infra-départemental.

Soit votre territoire correspond à l'une de ces communes, soit il vous faut choisir à qui votre territoire ressemble le plus en termes d'état de santé. Dans le doute ou si aucun niveau géographique ne vous satisfait, il est conseillé de choisir le niveau départemental.

Pour vous aider dans ce choix, vous pouvez consulter les études réalisées par les Observatoires régionaux de la santé et leur fédération (Fnors).

Vous avez choisi le niveau régional à l'étape 1, les données de santé utilisées seront vos données régionales.

\* champs obligatoires

ETAPE PRECEDENTE PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE

© 2014 - ORS Rhône-Alpes - ARRIVA - Contact



[www.projetmotivair.org](http://www.projetmotivair.org)



# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 5



MOTIV'AIR

## Projet MOTIV'AIR

Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air



MOTIV'AIR

## Projet MOTIV'AIR

Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air

Etape 1 Etape 2 Etape 3 Etape 4 **Etape 5** Etape 6 Etape 7 Résultats

### >>> Etape 5 : Les accidents dans votre territoire...

L'analyse de l'accidentalité des modes de déplacements dont la marche et le vélo est très importante pour la quantification des risques et bénéfiques d'un moyen de transport. Parmi les facteurs influant le choix de la marche et/ou du vélo, la sécurité est un élément déterminant. Piétons et cyclistes sont plus vulnérables vis-à-vis du risque d'accident de la route. Malgré une tendance baissière, en 2013 4% des accidents de la route concernent des cyclistes et 14% des piétons.

Vous avez le choix dans cette étape entre l'utilisation des données fournies dans Motiv'Air ou l'utilisation de vos propres données. Télécharger le mode d'emploi de l'étape 5

Possédez-vous des données locales d'accidentalité ? \*  OUI  NON

---

Vous avez choisi le niveau régional à l'étape 1, les données d'accidentalité utilisées seront vos données régionales.

\* champs obligatoires

**Attention : Quand vous rentrez un chiffre décimal, le séparateur décimal doit être un point et non une virgule.**

ETAPE PRECEDENTE

PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE

© 2014 - ORS Rhône-Alpes - ARRIVA - Contact



ARRIVA

ors



[www.projetmotivair.org](http://www.projetmotivair.org)




ARRIVA

ors



[www.projetmotivair.org](http://www.projetmotivair.org)

# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 6



Projet MOTIV'AIR  
Evaluation des impacts des politiques favorisant la marche et le vélo pour améliorer la qualité de l'air

Etape 1 Etape 2 Etape 3 Etape 4 Etape 5 Etape 6 Etape 7 Résultats

## >>> Etape 6 : La pollution dans votre territoire...

Lors de déplacements, l'exposition aux polluants atmosphériques dépend du mode utilisé, du temps de trajet, de la proximité au trafic et du niveau de pollution. Elle dépend également de l'effort physique fourni pour effectuer le trajet. Motiv'Air calcule les effets sur la santé des modifications de l'exposition aux PM<sub>2,5</sub> en fonction des reports modaux vers le vélo et la marche à pied d'après la concentration moyenne annuelle des PM<sub>2,5</sub>. Seules les PM<sub>2,5</sub> sont prises en compte car ce sont les particules polluantes pour lesquelles les données sur les impacts sanitaires sont les plus probantes, en raison de leur capacité à s'introduire profondément dans l'appareil respiratoire et la circulation sanguine. De plus, de nombreuses études ont montré que la pollution de fond, qui correspond à des niveaux moyens constatés sur des périodes de temps longues et s'exprime par des concentrations annuelle moyenne, a un impact sanitaire plus important que celui des pics de pollution.

Vous avez le choix dans cette étape entre l'utilisation des données fournies dans Motiv'Air ou l'utilisation de vos propres données. Télécharger le mode d'emploi de l'étape 6

Possédez-vous des données locales de pollution ?  OUI  NON

Quelle est la source de vos données de pollution ?  ⓘ



Niveau de fond PM<sub>2,5</sub> (en µg/m<sup>3</sup> - moyenne annuelle) \*  ⓘ

---


Quelle est la typologie dominante de votre territoire ?

⌵ ⓘ

\* champs obligatoires  
**Attention : Quand vous rentrez un chiffre décimal, le séparateur décimal doit être un point et non une virgule.**

ETAPE PRECEDENTE  PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE 

# MOTIV'AIR – Démonstration de l'outil – Etape 7



**Projet MOTIV'AIR**  
Evaluation des impacts du développement des politiques favorisant les transports actifs pour améliorer la qualité de l'air

>>> **Bénéfice sur le stress** [Pour en savoir plus](#)

La pratique du vélo et de la marche à pied dans les déplacements entraîne une diminution du stress lié aux transports. Cet impact positif sur la santé sera plus élevé si les déplacements actifs sont favorisés dans le territoire (cheminements piétons, zones 30, double-sens cyclables, stationnements vélo, aménagements appropriés, etc...).

Fermer

Quel bénéfice sur le stress voulez-vous appliquer ? \*  Minimum  Maximum

---

>>> **Valeurs tutélaires** [Pour en savoir plus](#)


Pour l'évaluation économique de la mortalité et de la morbidité dans Motiv'Air, vous pouvez vous baser sur le rapport Boiteux II ou sur le récent rapport Quinet. Chez Boiteux II, la valeur du « tué routier » est fixée à 1 million d'euros. Les blessés hospitalisés et les blessés légers sont valorisés respectivement à 15% et à 2% de cette valeur. La morbidité liée à la pollution atmosphérique est valorisée à hauteur de 30% du poids de la mortalité. Ce même ratio a été utilisé dans la simulation pour la morbidité liée à l'activité physique. Le rapport Quinet quant à lui fixe à 3 millions d'euros la valeur du tué routier.

Fermer


Quelles valeurs tutélaires souhaitez-vous appliquer pour le calcul économique ? \*  Boiteux  Quinet

---

\* champs obligatoires

ETAPE PRECEDENTE   PASSEZ A L'ETAPE SUIVANTE

© 2014 - ORS Rhône-Alpes - ARRIVA - [Contact](#)



[www.projetmotivair.org](http://www.projetmotivair.org)

Comment sont les conditions de circulation dans votre territoire? \*  Contraignantes  Non contraignantes

---

# MOTIV'AIR – Résultats



## >>> Résultats

- [Télécharger le mode d'emploi de la page de résultats](#)
- [Télécharger le fichier de données \(format csv\)](#)
- [Télécharger les enjeux de la marche et du vélo](#)
- [Télécharger les éléments méthodologiques](#)
- [Télécharger un exemple commenté \(en construction\)](#)

### > Information générales :

Territoire de l'évaluation : Ile-de-France

Région du territoire : ILE-DE-FRANCE

Typologie du territoire : Urbain

Population du territoire : 11 852 851 habitants

Source(s) : Insee RP 2014

Population du territoire âgée de 15 ans et plus : 9 527 351 habitants

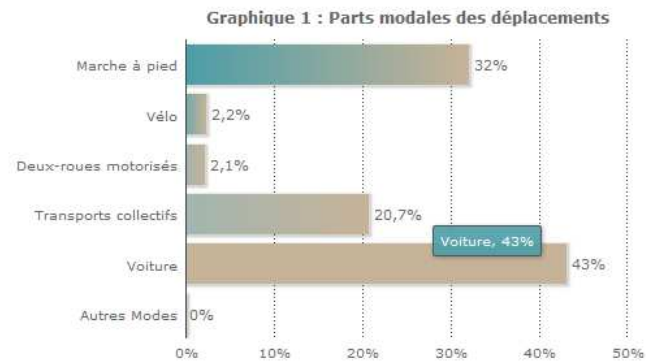
Source(s) : pas de source indiquée par l'évaluateur

### > La situation actuelle des déplacements dans le territoire :

Tableau 1 : Parts modales des déplacements

Marche à pied	32,0%
Vélo	2,2%
Deux-roues motorisés	2,1%
Transports collectifs	20,7%
Voiture	43,0%
Autres modes*	0,0%

\* Taxi, ramassage, avion, bateau et autres modes  
Source(s) : INSEE-SOeS, ENTD 2007 - Exploitation IFSTTAR



Source(s) : INSEE-SOeS, ENTD 2007 - Exploitation IFSTTAR

# MOTIV'AIR – Résultats

## > Les objectifs à évaluer :

Objectif de part modale du vélo : 4,0%

Report des automobilistes vers le vélo	5,0%
Report des usagers des deux-roues motorisés vers le vélo	2,0%
Report des usagers des transports en commun vers le vélo	88,0%
Report des piétons vers le vélo	5,0%

Objectif de part modale de la marche : 36,0%

Report des automobilistes vers la marche	5,0%
Report des usagers des deux-roues motorisés vers la marche	2,0%
Report des usagers des transports en commun vers la marche	88,0%
Report des cyclistes vers la marche	5,0%

## > La santé dans le territoire

La référence sanitaire est : ILE-DE-FRANCE

## > Les accidents dans le territoire

La référence des accidents est : ILE-DE-FRANCE

## > La pollution atmosphérique dans le territoire

Niveau de fond PM<sub>2,5</sub> : 18,0 µg/m<sup>3</sup>

Source(s) : Airparif

## > Les options de calcul choisies pour l'évaluation

Vous avez choisi d'appliquer les facteurs correctifs d'accidentalité

Vous avez estimé que la population du territoire avait déjà un bon niveau d'activité physique

Vous avez estimé que les déplacements actifs étaient favorisés dans votre territoire, avec un impact positif maximum sur le stress des nouveaux usagers de la marche et du vélo

Pour l'évaluation économique, vous avez choisi les valeurs tutélaires du rapport Boiteux

# MOTIV'AIR – Résultats

## > Les résultats sanitaires

**Tableau 1 : Bénéfices individuels annuels de l'augmentation de la pratique du vélo**

Activité physique - mortalité évitée (nbre de décès)	76
Nbre de personnes soumises à stress moindre	78 281

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Exploitation ARRIVA

\* Avec le facteur correctif d'accidentalité

**Tableau 3 : Bénéfices individuels annuels de l'augmentation de la pratique de la marche**

Activité physique - mortalité évitée (nbre de décès)	175
Nbre de personnes soumises à stress moindre	146 774

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Exploitation ARRIVA

\* Avec le facteur correctif d'accidentalité

**Tableau 5 : Bénéfices collectifs annuels de l'augmentation de la pratique des modes actifs (pour les automobilistes, les usagers de deux-roues motorisés et les piétons)**

Accidentalité évitée - Tués	3,3
Accidentalité évitée - Blessés hospitalisés	55,4
Accidentalité évitée - Blessés hospitalisés (données corrigées) *	76,3
Accidentalité évitée - Blessés légers	202,2
Accidentalité évitée - Blessés légers (données corrigées) *	625,7

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Exploitation ARRIVA

\* Avec le facteur correctif d'accidentalité

**Tableau 2 : Risques individuels annuels de l'augmentation de la pratique du vélo**

Accidentalité cycliste - Tués	2,6
Accidentalité cycliste - Blessés hospitalisés	36,7
Accidentalité cycliste - Blessés hospitalisés (données corrigées) *	183,7
Accidentalité cycliste - Blessés légers	176,2
Accidentalité cycliste - Blessés légers (données corrigées) *	920,7
Exposition à la pollution atmosphérique (nbre de décès)	8,7

**Tableau 4 : Risques individuels annuels de l'augmentation de la pratique de la marche**

Accidentalité piéton - Tués	3,1
Accidentalité piéton - Blessés hospitalisés	46,0
Accidentalité piéton - Blessés hospitalisés (données corrigées) *	73,6
Accidentalité piéton - Blessés légers	129,0
Accidentalité piéton - Blessés légers (données corrigées) *	554,8

**Tableau 6 : Risques collectifs annuels (piétons dans conflit vélo-piéton)**

Accidentalité piétons - Tués	0,5
Accidentalité piétons - Blessés hospitalisés	7,4
Accidentalité piétons - Blessés hospitalisés (données corrigées) *	11,9
Accidentalité piétons - Blessés légers	56,1
Accidentalité piétons - Blessés légers (données corrigées) *	241,4

# MOTIV'AIR – Résultats

Tableau 7 : Bénéfices environnementaux annuels

	Report vers le vélo	Report vers la marche	Report total (vélo + marche)
Nombre de kilomètres évités	41 113 526	23 646 716	64 760 242
GES évités (tonnes de CO2)	5 791	3 331	9 122
Pollution évitée (kg de PM2,5)	742	427	1 168
Nombre de trajets en transports en commun évités	395 695	879 321	1 275 016

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; Logiciel Copert 4 ; CITEPA ; Insee RP ; Exploitation ARRIVA

Tableau 8 : Synthèse de la mortalité (nbre de décès)

Bénéfices annuels (mortalité évitée)	
Activité physique	251,8
Accidentalité évitée	3,3
<b>Total</b>	<b>255,1</b>
Risques annuels (mortalité supplémentaire)	
Accidentalité supplémentaire (cyclistes + piétons)	5,7
Exposition à la pollution atmosphérique (nbre de décès)	8,7
Accidentalité piétons dans conflit vélo-piéton	0,5
<b>Total</b>	<b>14,9</b>

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Exploitation ARRIVA

Le ratio bénéfices/risques est de : 17,2

Graphique 1 : Synthèse de la mortalité ILE-DE-FRANCE



Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Exploitation ARRIVA

# MOTIV'AIR – Résultats

## > Les résultats économiques

**Tableau 1 : Synthèse économique de la morbidité  
Bénéfices nets (euros)**

Sans le facteur correctif d'accidentalité	64 228 924
Avec le facteur correctif d'accidentalité	-1 997 179

**Tableau 2 : Synthèse économique de la morbidité  
Ratio Bénéfices/coûts**

Sans le facteur correctif d'accidentalité	3,7
Avec le facteur correctif d'accidentalité	1,0

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENT D 2008 ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Compte des transports 2011 ; Exploitation ARRIVA

**Tableau 3 : Synthèse économique de la mortalité**

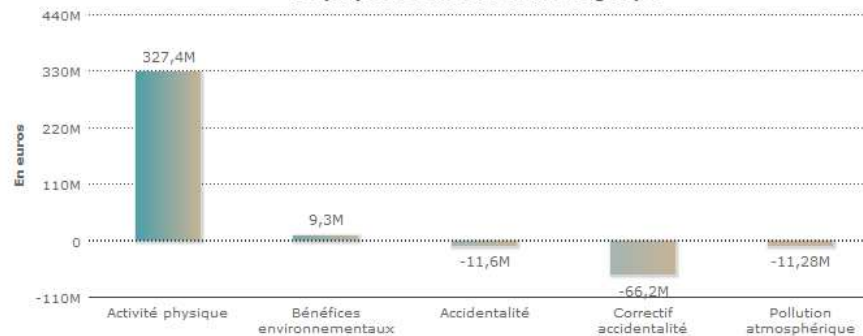
Bénéfices nets (euros)	240 232 616
Ratio Bénéfices/coûts	17,2

**Tableau 4 : Bénéfices nets et bénéfices au kilomètre parcouru (mortalité + morbidité + bénéfices environnementaux)**

	Sans le facteur correctif d'accidentalité	Avec le facteur correctif d'accidentalité
Bénéfices nets	313 790 392	247 564 288
Bénéfice au km (euros/km)	0,34	0,27

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENT D 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Compte des transports 2011 ; Exploitation ARRIVA

**Graphique 1 : Bénéfices et coûts regroupés\***



\* Les bénéfices négatifs sont des coûts et inversement, les coûts négatifs sont des bénéfices (par exemple pour les accidents, si l'évaluation donne plus d'accidents évités que d'accidents supplémentaires).

Source(s) : SOES, Insee, Inrets - ENT D 2008 ; Inserm CépiDC ; ONISR, fichier des accidents ; Insee RP ; Compte des transports 2011 ; Exploitation ARRIVA



# MOTIV'AIR – Résultats

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	RESULTAT SCENARIO MOTIVAIR										
2											
3	>>>Information générales										
4	Territoire de l'évaluation :	Ile-de-France									
5	Population du territoire :	11 852 851 habitants									
6	Population du territoire âgée de 15 ans et plus :	9 527 351 habitants									
7											
8											
9	>>>Situation actuelle des déplacements dans le territoire										
10	Parts modales des déplacements										
11	Marche à pied	32 %									
12	Vélo	2,2 %									
13	Deux-roues motorisés	2,1 %									
14	Transports collectifs	20,7 %									
15	Voiture	43 %									
16	Autres modes	0 %									
17											
18											
19	>>>Les objectifs à évaluer										
20	Objectif de part modale du vélo :	4 %									
21	Report des automobilistes vers le vélo :	5 %									
22	Report des usagers des deux-roues motorisés vers le vélo :	2 %									
23	Report des usagers des transports en commun vers le vélo :	88 %									
24	Report des piétons vers le vélo :	5 %									
25											
26	Objectif de part modale de la marche :	36 %									
27	Report des automobilistes vers la marche :	5 %									
28	Report des usagers des deux-roues motorisés vers la marche :	2 %									
29	Report des usagers des transports en commun vers la marche :	88 %									
30	Report des cyclistes vers la marche :	5 %									
31											
32											
33	>>>La sante dans le territoire										
34	La référence sanitaire choisie est :	ILE-DE-FRANCE									
35											
36											
37	>>>Les accidents dans le territoire										
38	La référence des accidents est :	ILE-DE-FRANCE									
39											
40											
41	>>>La pollution atmosphérique dans le territoire										
42	Niveau de fond PM2,5 :	18 µg/m3									
43											
44											
45	>>>Les options de calcul choisies pour l'évaluation										
46	Vous avez choisi d'appliquer les facteurs correctifs d'accidentalité										
47	Vous avez estimé que la population du territoire a déjà un bon niveau d'activité physique										
48	Vous avez estimé que les déplacements actifs étaient favorisés dans votre territoire, avec un impact positif maximum sur le stress des nouveaux usagers de la marche et du vélo										
49	Pour l'évaluation économique, vous avez choisi les valeurs tutélaires du rapport Boiteux										
50											

# MOTIV'AIR – Limites

---



Exposition (fonctions dose-réponse, interaction) - Incertitudes

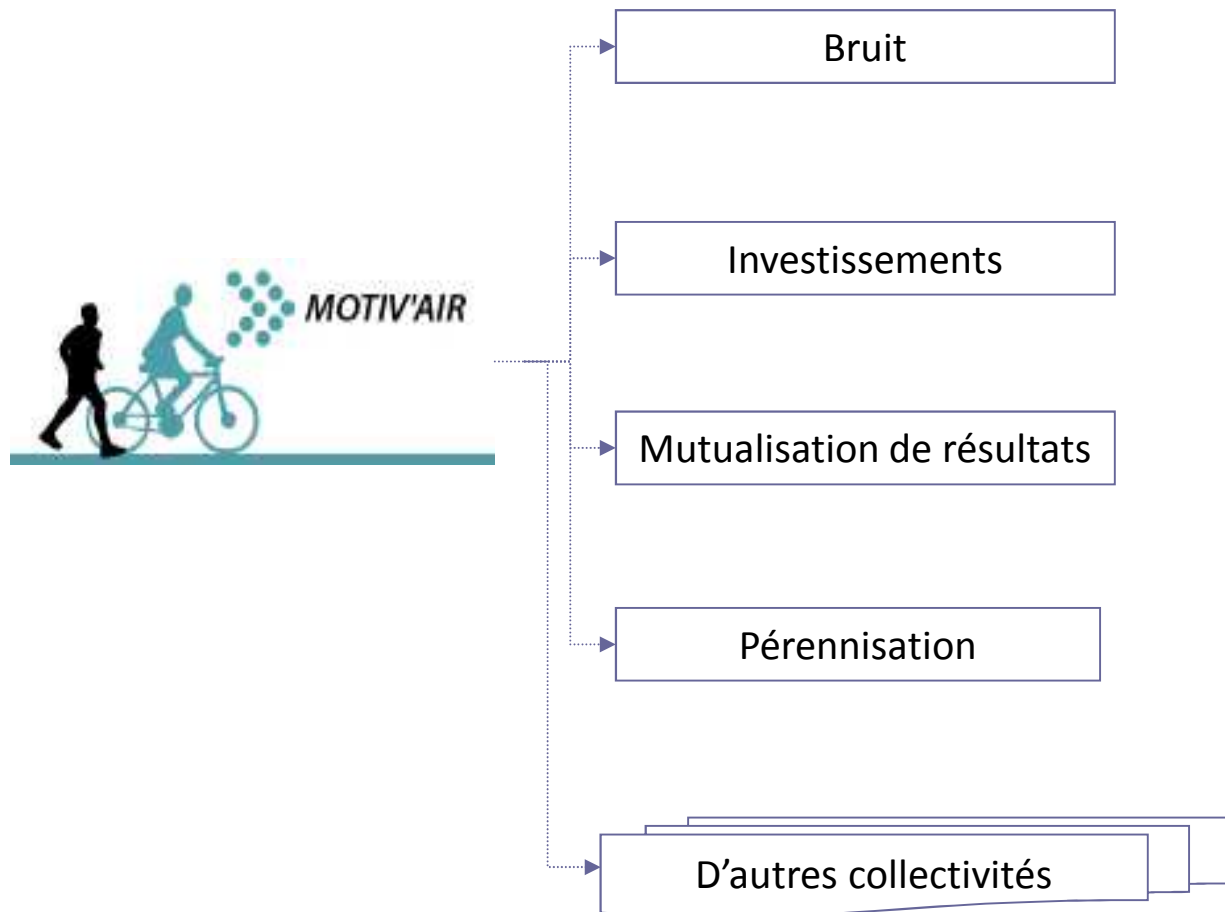
Spécificités liés aux territoires et/ou populations évalués - Précision

Qualité et disponibilité des données

Choix des utilisateurs - Pertinence

# MOTIV'AIR – Perspectives

---



# MOTIV'AIR

---



<http://projetmotivair.org/>

Lancement officiel début 2016



*Merci pour votre attention*

---

Corinne Praznocy, [c.praznocy@yahoo.fr](mailto:c.praznocy@yahoo.fr), Paola Merten, [paola.merten@gmx.com](mailto:paola.merten@gmx.com)